

**УДК 336.22:691**

М. Ю. ПРИТУЛА  
С. О. ЛУКІН

## **ЕКОЛОГІЧНІ ПОДАТКИ – ЯК ІНСТРУМЕНТИ ВПЛИВУ НА ДІЯЛЬНІСТЬ ПІДПРИЄМСТВ ПРОМИСЛОВОСТІ ВИРОБНИЦТВА БУДІВЕЛЬНИХ МАТЕРІАЛІВ**

В роботі здійснено порівняння видів екологічних податків європейських країн з екологічними податками, які застосовуються в Україні. Проаналізовано екологічні податки за забруднення в Україні та доведено їх неефективний вплив на підприємства, що забруднюють

In this article, comparison of types of environmental taxes European environmental taxes applicable in Ukraine. Analyzed environmental pollution taxes in Ukraine and brought them ineffective impact on companies that pollute the

Ключові слова: екологічні податки, будівельні матеріали, екологічна безпека, навколишнє середовище

**Критичний стан екології** України, що швидше межує із поняттям надзвичайного стану, характеризується неприпустимо високим рівнем використання основних природних ресурсів, значним забрудненням екологічних систем, виснаженням їх відновлювальних властивостей і, як наслідок, різким погіршенням здоров'я населення та зниженням життєвого віку. На сьогодні головною причиною ситуації, що склалася, є те, що абсолютна більшість технологій, що використовуються у виробничій, підприємницьких сферах, є застарілими та екологічно небезпечними.

На сьогодні екологічна безпека є однією з найгостріших проблем всього сучасного суспільства. Загальний стан екологічної безпеки в Україні є досить складним, а саме антропогенне і техногенне навантаження на навколишнє природне середовище в кілька разів перевищує відповідні

---

©Притула М. Ю. – асистент Національного університету водного господарства та природокористування;

©Лукін С. О. – здобувач Національного університету водного господарства та природокористування

показники розвинутих країн світу, тривалість життя становить у середньому близько 66 років (у Швеції - 80, у Польщі - 74) [1].

На низький рівень екологічної безпеки в державі вказує низький індекс якості довкілля (Environmental Performance Index) [2], визначений фахівцями Єльського університету, згідно з яким в 2013 році Україна посіла 102 позицію серед 132 країн світу.

Нова державна екологічна політика України, яка визначається Законом України «Про основні засади (Стратегію) державної екологічної політики на період до 2020 року», спрямована на поліпшення екологічної ситуації та підвищення рівня екологічної безпеки. Реалізація цієї політики передбачає застосування економічних методів, серед яких важлива роль належить екологічному оподаткуванню [1].

Актуальність проблеми екологічного оподаткування та низька ефективність цього інструменту в регулюванні рівня екологічної безпеки України змушують звертатись до досвіду розвинених країн, насамперед Європейського Союзу (у рейтингу якості довкілля європейські країни мають найвищі позиції), де застосування таких податків є успішним.

**Дослідження європейського досвіду** екологічного оподаткування та можливості його вдосконалення в Україні висвітлено в працях вітчизняних вчених, зокрема С.М. Козьменка, А.Г. Мельника, Е.В.Матвеева, Б.М. Данилишина, Є.В. Хлобистова, О.О. Веклич, М.А. Хвесика, Я.В. Якуша, С.І. Дорогонцова, К.А. Ритікової, О.П. Маслюківської, Т.П. Галушкіної, Л.А. Кравцової, М.І. Бублик, Т.О. Коропецької та багатьох інших.

Однак питання ролі екологічного оподаткування як дієвого механізму впливу на підприємства-забруднювачів, що завдають значної шкоди довкіл्लю, а зокрема рівню екологічної безпеки держави потребує більш глибокого вивчення та дослідження, що і є **метою цієї статті**.

**Відповідно до поставленої мети** необхідно вирішити такі завдання:

- проаналізувати підходи до визначення та класифікації екологічних податків у країнах Європейського Союзу (далі ЄС) і в Україні;

- порівняти досвід європейських країн і вітчизняний стосовно ролі екологічних податків у розв'язанні проблем екологічної безпеки та екологічно-збалансованої діяльності підприємств;

- визначити основні шляхи вдосконалення системи екологічного оподаткування в Україні.

Серед видів діяльності, які мають високий рівень впливу на екологічну безпеку держави, важливе місце займає галузь будівельних матеріалів. Екологодеструктивний вплив зазначеної галузі наочно виявляється через видобування, а також неефективне використання природних ресурсів, викиди шкідливих речовин підприємств в атмосферне повітря; утворення та нагромадження промислових відходів, які справляють руйнівний вплив на природне середовище.

Саме завдяки екологічним податків можна опосередковано впливати на поведінку цих господарюючих суб'єктів, що спричиняють забруднення навколишнього природного середовища (далі – НПС). Підприємства з виробництва будівельних матеріалів повинні або вносити конструктивні зміни у технологію свого виробництва, або компенсувати суспільству шкоду, яку завдає природі їх руйнівна діяльність.

Серед першочергових завдань законом України [3] визначено: технологічне переоснащення виробництва, спрямоване на енерго- та ресурсозбереження; розвиток відновлюваних та альтернативних джерел енергії; зменшення питомого споживання земельних ресурсів, води; забезпечення більш якісного та комплексного перероблення сировинних ресурсів; удосконалення технологій очищення атмосферного повітря, водних об'єктів, мінімізації утворення відходів.

У Європі, податки належать до екологічних у тому випадку, коли база оподаткування є фізичною одиницею виміру або умовною одиницею того, що чинить достовірно встановлений негативний вплив на навколишнє природне середовище [4]. У різних країнах їх називають по-різному: платежами, зборами, платою, податками, але все це лише різні назви одного економічного інструменту.

На сьогоднішні, у країнах ЄС широко застосовують близько 370 видів екологічних податків [5]. Відповідно до цільового спрямування їх поділяють на: податки, які переважно призначені для покриття екологічних витрат; податки, що

стимулюють екологічну поведінку економічних агентів (виробників і споживачів); податки, що виконують переважно фіскальну функцію для подальшого фінансування природоохоронних заходів.

Директорат з податків і митних зборів Європейської комісії поділив екологічні податки на сім груп за сферами їх застосування [6].

1. Енергетичні податки (на моторне паливо; на енергетичне паливо, на електроенергію).

2. Транспортні податки (на пройдені кілометри, щорічний податок з власників, акцизи при купівлі нового або старого автомобіля).

3. Платежі за забруднення (емісії забруднювальних речовин в атмосферу і скиди в водні басейни).

4. Податки за розміщення відходів (платежі за розміщення відходів на звалищах і їх переробку, а також податки на спеціальні продукти).

5. Податки на викиди речовин, які призводять до глобальних змін клімату (озоноруйнівні речовини, парникові гази).

6. Податок на шумовий вплив.

7. Платежі за користування природними ресурсами.

Згідно з Податковим кодексом України: екологічний податок – це загальнодержавний обов'язковий платіж, що справляється з фактичних обсягів викидів у атмосферне повітря, скидів у водні об'єкти забруднювальних речовин; розміщення відходів; фактичного обсягу радіоактивних відходів, що тимчасово зберігаються їх виробниками; фактичного обсягу утворених радіоактивних відходів та з фактичного обсягу радіоактивних відходів, накопичених до 1 квітня 2009 року.

До числа загальнодержавних податків та зборів в Україні належать: екологічні податки за забруднення атмосферного повітря, за скиди у водні об'єкти, за розміщення відходів, збір у вигляді цільової надбавки до діючого тарифу на електричну та теплову енергію; збір за першу реєстрацію транспортного засобу; плата за користування надрами, плата за землю, збір за користування радіочастотним ресурсом України, збір за спеціальне використання води, збір за спеціальне використання лісових ресурсів [7].

Порівняння екологічних податків у країнах ЄС і України дає можливість побачити відсутність в системі державного екологічного оподаткування податків на шумове забруднення і продуктових.

Досвід країн ЄС свідчить про те, що екологічні податки значно сприяють вирішенню проблеми відходів. Розмір податку за розміщення тонни відходів на звалищах знаходиться в межах від 9 доларів США в Швейцарії до 33 доларів США в Норвегії. В Австрії ставки податків можуть бути суттєво зниженими, якщо звалища правильно організовані, а метан, який виділяється, утилізується.

В деяких країнах місцева влада стимулює спалювання відходів (за спалювання податки менші, ніж за розміщення їх на звалищах) [6]. У результаті запровадження таких податків у деяких країнах ЄС (Данія, Швеція, Бельгія, Нідерланди, Німеччина, Австрія та ін.) вдалося значно скорити обсяги відходів (до 80%), що підлягають захороненню на звалищах. Збори за розміщення відходів, що діяли в Україні протягом 2000-2013 р.р., суттєво не вплинули на ситуацію з відходами. Переробляється та повторно використовується лише 12 % твердих побутових відходів, а решта складається на полігонах і звалищах.

Таким чином, збільшення кількості звалищ і недосконала система складування сміття ускладнюють стан екологічної безпеки держави. Все це вказує на низьку ефективність екологічних податків за забруднення природного середовища в Україні у підвищенні рівня екологічної безпеки.

Причини дієвості екологічних податків за забруднення в країнах ЄС полягають у високих ставках, які спрямовані на те, щоб підприємствам було вигідніше здійснювати заходи з охорони навколишнього природного середовища, а не забруднювати його.

Отже, ситуацію в Україні можна змінити лише збільшуючи до європейського рівня ставки за викиди і скиди одиниці маси забруднювальної речовини та за розміщення відходів.

Уваги заслуговують найбільш поширені в країнах ЄС транспортні та енергетичні податки у вирішенні проблем екологічної безпеки. До енергетичних належать податки на енергоносії, які використовуються як транспортними засобами, так і стаціонарними джерелами.

Типовими для транспорту є податки на бензин і дизель, а для стаціонарних джерел на пальне, природний газ, вугілля та електроенергію. Ставки податку встановлені залежно від міри забруднення атмосфери при спалюванні цього енергоносія. Високі ставки енергетичних податків спрямовані на зменшення викидів парникових газів від спалювання викопного палива та стимулюють використання більш екологічних видів палива [8].

Окрему підгрупу енергетичних податків становить податок на двоокис вуглецю (CO<sub>2</sub>), оскільки енергоносії при згоранні утворюють енергію, паралельно виділяючи двоокис вуглецю. Євростат рекомендує у випадку, якщо надходження від податку на CO<sub>2</sub> можна відділити від енергетичних податків, формувати їх в окрему підкатегорію [9].

Нині податок на CO<sub>2</sub> є частиною податкової системи Данії, Фінляндії, Італії, Нідерландів, Норвегії, Швеції та Франції. Ставка може змінюватися від 1 до 25 доларів США за тону викинутого двоокису вуглецю, пропорційно до кількості викидів на одиницю виділеного тепла [10].

В чинному Податковому кодексі України вперше введено ставку податку на двоокис вуглецю як забруднювальну речовину атмосфери в розмірі 0,22 грн. (менше 2 євроцентів) за тону викидів. Така ставка податку не сприятиме зменшенню енергоємності національної економіки і не буде стимулювати виробників до використання більш екологічних видів палива.

Щодо транспортних податків, то вони стосуються власників транспортних засобів і диференціюються для кожного виду транспорту та рівня навантаження доріг і забруднення.

У Німеччині з 2009 року введений єдиний принцип оподаткування автомобілів. Водії одночасно сплачують за об'єм двигуна і за об'єм викидів CO<sub>2</sub>. За автомобілі з бензиновими двигуном сплачується податок 2 євро/100 см<sup>3</sup>, а за дизельні - 9 євро/100 см<sup>3</sup>. Додатково власники машин платять і за об'єм викидів CO<sub>2</sub>: 2 євро за кожен грам. До речі, існує пільга – якщо автомобіль виділяє менше 120 грамів CO<sub>2</sub> на кілометр шляху, то податок не сплачується. Але цей ліміт щорічно буде знижуватись: в 2014 році він буде становити до 95 г/км. Така система стимулює купівлю і виробництво більш екологічних автомобілей.

Майже ідентична система транспортного податку діє і у Франції.

В Данії влада старається підтримувати такі види транспорту, як велосипед і мопед, для цього під час реєстрації автомобіля водій сплачує 105 відсотків його вартості. Якщо вартість автомобіля менше 18 000 доларів США, то власнику потрібно сплатити 180 відсотків. Окрім цього в Данії існує великий акциз на бензин – тобто власники сплачують податок двічі: при реєстрації і під час використання автомобіля [11].

Збір за забруднення атмосфери пересувними джерелами трансформований в Податковому кодексі України в екологічний податок. Завдяки цим змінам розширилось коло платників податків, який тепер сплачують власники всіх транспортних засобів. Але враховуючи значний внесок транспортних засобів у забрудненість атмосферного повітря (викиди забруднювальних речовин від автотранспорту в Україні становить 39% від загальної кількості викидів у повітря [1]), постійно зростаючий парк автомобілів і чинні низькі нормативи вмісту забруднювальних речовин у відпрацьованих газах, то найбільш доцільним є введення щорічного екологічного транспортного податку, який існує в країнах ЄС.

**Висновки.** З проведеного дослідження випливає, що екологічні податки відіграють значну роль в підвищенні рівня екологічної безпеки суспільства. Дієвим цей економічний інструмент екологічної політики стає лише тоді, коли види податків впливають на ризики екологічної безпеки та на діяльність підприємств, які здійснюють негативний вплив на довкілля, а ставки податків встановлені таким чином, щоб кожному виробнику було набагато вигідніше переорієнтувати свою діяльність в екологічно безпечному напрямі, ніж сплачувати екологічні платежі.

Слід визнати неефективність вітчизняної системи екологічного оподаткування щодо регулювання рівня екологічної безпеки.

Для удосконалення системи екологічного оподаткування в підвищенні рівня екологічної безпеки потрібно збільшити кількість видів податків, зокрема якнайскоріше ввести податок на продукцію, яка негативно впливає на навколишнє середовище, і щорічний податок на транспорт, як один із важливих чинників забруднення атмосферного повітря, а також збільшити ставки на існуючі види податків до європейського рівня.

## Бібліографія

1. **Про Основні засади (стратегію) державної екологічної політики України на період до 2020 року.** - Закон України від 21.12.2010 №2818-VI [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2818-17>.
2. **Индекс экологической эффективности — информация об исследовании** [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://environmental-performance-index/info>.
3. Ритікова К. А. **Світовий досвід застосування екологічних податків** [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://essuir.sumdu.edu.ua/bitstream/123456789/12525>.
4. **Екосередовище і сучасність. Т.5. Управління екосередовищем в умовах регіоналізації** / С. І. Дорогунцов, М. А. Хвесик, Л. М. Горбач, П. П. Пастушенко. - К. : Кондор, 2006. - 446 с.
5. **Національна екологічна політика України: оцінка і стратегія розвитку: аналітична доповідь** // Міністерство охорони НПС України; Програма Розвитку ООН; Глобальний Екологічний Фонд. - 2007. - 184 с.
6. Якуша Я. В. **Проблеми адаптації європейського досвіду екологічного оподаткування до українських умов** / Я. В. Якуша // Економіка Крима. - 2011. - № 3 (36). - С. 73-77.
7. Податковий кодекс України № 2755-VI від 02.12.2010 [Електронний ресурс]. - Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua>.
8. **Системи поводження з твердими побутовими відходами в українських містах, роль міського населення в роздільному збиранні сміття та рекомендації до органів місцевого самоврядування** [Електронний ресурс]. - Режим доступу <http://msdp.undp.org.ua/data/publications/>.
9. **Тверді побутові відходи: джерела утворення та екологічний аспект проблеми** [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://osvita.ua/vnz/reports/ecology/21366>.
10. **OECD/EEA Database on instruments used for environmental policy and natural resources management** [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www2.oecd.org/ecoinst/queries>.
11. **Податок з власників транспортних засобів. Світовий досвід.** [Електронний ресурс] — Режим доступу: <http://www.autoinvestor.org/.../746-podatok-z-vlasnikiv-transportnih-zasobivsvitoviy-dosvid> Н. М. Гринчишин, М. А. Петрова, О. М. Мартин

**Рецензент:** д.е.н., професор Павлов В.І.